

fortjeneste, men det er ligegodt velgørende for en gangs skyld at slippe for det skel omkring år 1730, som bevirker, at man ofte får så urimeligt amputeret en behandling af dette århundrede. Endelig er det med glæde, at man ser fremkomsten af et grundigt arbejde om bl.a. skibsfarten fra en lokalitet i Hertugdømmerne med alt, hvad det har betydet med hensyn til brug af »andre« kilder end de vante. Af praktiske grunde må kun altfor mange standse ved Kongeåen, eftersom det i mere end een forstand er dobbelt arbejde at medtage Slesvig og Holsten. Også i den henseende forekommer bogen at være et oplagt eksempel til efterfølgelse.

Anders Monrad Møller

KNUD KLEM: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode I-II, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XIII og XIV. Kbh., Finn Jacobsens Forlag, 1985-1986.

I en artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog i 1956 redegjorde museets daværende direktør, Knud Klem, for igangværende stofindsamling vedrørende skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet og annoncerede en senere publicering af de endelige resultater. Dette er nu, 30 år senere, sket med de foreliggende to statelige, fyldigt illustrerede bind. I mellemtiden har forfatteren offentliggjort artikler om delemner, eksempelvis i museets årbøger fra 1968-70 og 1974, og herfra indgår i uændret form mange afsnit, som i den endelige publikation genfindes i kapitlerne 9, 30, 21 og 26 respektive.

Efter en række introducerende afsnit (kapitel 1-6) gennemgås kompagniværfter og private værfter i hovedstaden kronologisk efter oprettelsesår (7-24), hvorefter følger kapitler om skibsbyggerforordningen og 1700-tallets berømmede danske skibskonstruktør, Henrik Gerner (25-28). Skibsbygningen i Danmark udenfor hovedstaden og i Hertugdømmerne behandles i to relativt store afsnit (29 og 30), og endelig afsluttes med et kapitel om Københavns Havn, om skibsbyggerfagets virksomhedsområde og generelt om skibsbygningen i årene 1798-1802 (31-33). Allersidst bringes et »tilbageblik«, som ret beset er et resumé, der uændret er oversat i et efterfølgende »English Summary«. De mange korte afsnit gør de to bind let læselige, de talrige illustrationer – ikke alle dog lige relevante for emnet – virker oplivende, og umiddelbart impone-

res man af detaillers mængde og den vældige flid, som museets medarbejdere har lagt for dagen ved indsamlingen af dette store stof.

Efter en nøjere gennemgang dukker dog svære betænkeligheder op i takt med konstateringen af fejl og misforståelser og grundlæggende metodiske brist. Blot en overfladisk gennemlæsning viser tillige, at der nærmest er tale om en materialepræsentation, hvor afsnit for afsnit bringer rækker af oplysninger, tætte referater af sagsforløb, love og forordninger, biografiske notitser, lister over skibe, gengivelser af hele aktstykker – alt dette uden nogen større sammenhæng. Det virker, som om forfatteren ikke egentlig har gjort sig forestillinger om, hvad det omfattende materiale skulle bruges til, hvilket muligvis hænger sammen med den meget snævre indfaldsvinkel til stoffet, som præger bogen.

Efter de mange år og de talrige forstudier kunne man have forventet om ikke den store »afklarede syntese«, så dog en sikker placering af 1700-tallets skibsbygning i den historiske sammenhæng. Dette lader sig næppe gøre med det af forfatteren formulerede grundsynspunkt, at »skibsbygningen i den her behandlede periode er stærkt forbundet med statens interesse i sagen, især som følge af et ønske om at skaffe en flåde af defensionsskibe«. Handel og søfart som sådan har ikke fået tildelt særligt selvstændige roller i Knud Klems univers, selvom det internationale konjunkturforløb rimeligt nok hentes ind til forklaring af de manglende resultater af de statslige bestræbelser. Forholdene anskues i ekstrem grad fra centralt hold, hvilket nok hænger sammen med, at det ikke på noget tidspunkt er lykkedes forfatteren at frigøre sig for kildeafhængigheden – synsvinklen er styret af det materiale, som først og fremmest er hentet i centraladministrationens arkiver og de dermed sammenhørende kompagniararkiver. »Af stor interesse for det videre forløb var oprettelsen i 1735 af kommercekollegiet«, hvis bevarede arkiver på godt og ondt må siges at have sat horisonten for det foreliggende arbejde.

Dette har da tillige medført en afgørende kronologisk skævhed. Ganske fejlagtigt hævder forfatteren side 21 i første bind, at de tidligere kommercekollegier ikke har »efterladt sig noget arkiv«, hvilket stemmer sørgeligt ringe med tilstedeværelsen af en række protokoller på Københavns Stadsarkiv. Følgelig er den første trediedel af 1700-tallet meget sporadisk belyst, hvilket virker dobbelt besynderligt set i lyset af forfatterens ivrige fremdragen af forhold vedrørende søfarten i Middelalderen og 15- og 1600-tallet – oftest i form af irrelevant indledende opremsning af facts fra lettilgængelig håndbogslitteratur. Chr. IV dukker naturligvis op ved den mindste anledning! På misvisning og mangler for 1700-tallets første trediedel er eksemplerne mange. Her skal blot nævnes, at det er aldeles ukorrekt, at defensionsskibsforordningen i 1704 blev ophævet, fordi

»flåden ikke længere havde særlig nytte af dem«, og forfatteren har ganske overset et byggested som f.eks. Rygårdsstrand på nordkysten af Djursland, hvor en række større skibe i 1720'erne løb af stabelen.

Når det gælder den velbelyste del af perioden, tiden fra 1730'erne frem til efter 1807, hæfter man sig i første række ved, at samtlige oplysninger om skibe bygget i Danmark og Hertugdømmerne så at sige er lagt sammen og over mange sider har dannet grundlag for tabel efter tabel. Der er ikke i den forbindelse gjort særlige overvejelser om materialets repræsentativitet, og det nærmeste, man kommer en form for metodisk tilgang er en ytring – bd. II side 216 – om at »Vi må dog som tidligere bemærket tage forbehold overfor materialets ufuldstændighed, om end vi nok tør regne med, at resultatet som helhed er rigtigt«. En udtalelse fremsat med autoritet, men ret beset helt meningsløs. Øvrige betragtninger om kilderne indskrænker sig til bemærkninger om »toldernes uefterrettelighed« og om et skibslistemateriale, »der i ikke ringe omfang, men iøvrigt ganske uden regelmæssighed findes bevaret i forbindelse med toldregnskaberne«. Knud Klem kender Kommercekollegiets krav fra 1746 om indsendelse af statistisk materiale, men undrer sig ikke på noget tidspunkt over tilstedeværelsen af skibslistes fra *før* den tid. Der er ikke ofret mange tanker på, hvordan hele dette store grundmateriale i sin tid er blevet til, det bruges blot ukritisk. Man kan eksempelvis betragte søjlediagrammet bd. II side 117 og sammenligne tallene for 1766 og 1767, og endvidere mærke sig, at der ikke redegøres for, hvornår de store kompagniskibe blev talt med og hvornår de er blevet udeladt. Det omfattende tabelmateriale værdi indskrænker sig således til at være et vidnesbyrd om, hvad det har været muligt at finde. En egentlig gennemarbejdning er ikke foretaget.

En tilsvarende mangel på kritisk sans genfinder man i behandlingen af bogens helt, den store Henrik Gerner, hvor materiale fra hans hånd uden videre godkendes. En liste over københavnske skibe gengives bd. I side 132 med en bemærkning om, at Gerner ikke »anfører sine kilder dertil, men vi må gå ud fra, at han i sit embedsarkiv har kunnet skaffe sig sikre oplysninger«. Dette er *før* tillidsfuldt, eftersom skibe, nævnt side 514 og 208 helt klart *ikke* er med hos Gerner, hvad læseren overlades at slutte helt på egen hånd. Og tilsvarende tages alle mesterens øvrige ytringer for gode varer, selv når en Knud Klem må undres. Forholdet er det, at Gerner i en kritik af svensk skibsbygning ikke omtalte den berømte Chapmans arbejder. »Med de udførlige betragtninger som indgår i Gerners indstilling til myndighederne og den redelighed, der kendetegner hans karakter, må man med undren konstatere, at han ikke kendte Chapmans materiale, da han ellers ikke kunne have undgået at omtale

ham«. Klem har dog strejft, at Gerners kritiske bemærkninger måske kunne ses som et partsindlæg, men den forudfattede mening om »redeligheden« hindrer ganske, at der drages nogen konklusioner heraf. Og samtidig demonstrerer forfatteren et manglende kendskab til forholdet mellem Sverige og Danmark og til, hvad man i datiden normalt fandt for opportunt at beskæftige sig med i skrivelser af denne art.

Værkets hele karakter af materialepræsentation skulle da vel i det mindste betyde, at man hermed er kommet i besiddelse af et nyttigt »reservoir« af oplysninger, som andre kan arbejde videre med? Værdien begrænses imidlertid af de mange småfejl af enhver art lige fra meningsforstyrrende trykfejl til mere betydningsfulde misforståelser, hvortil karakteristisk nok kommer et redaktionelt »koks« ved genbrug af hele afsnit – bd. I side 188–190 og bd. II side 68–70. Anmelderen har allerede konstateret, at en kender med detailviden om et enkelt geografisk område ved en hurtig gennemgang kan præsentere en ganske omfattende liste over unøjagtigheder. Pladsen tillader ikke her egentlig fejlretning, men en enkelt gal påstand fortjener dog at fremhæves, fordi den i flere henseender giver anledning til principielle betragtninger.

I andet bind på side 27 og igen side 66 hævdes, at københavnske skibe blev godskrevet $\frac{1}{6}$ af drægtigheden, »så de bedre kunne konkurrere med andre redere, udenbys og udenlands«. Havde dette været korrekt, ville det have haft ikke ringe betydning som en fejlkilde i det omfattende tabelmateriale. Heldigvis har forfatteren ikke tænkt nærmere over dette, så skaden er ikke så stor. Men denne påståede favorisering af de københavnske redere falder kun altfor godt i tråd med Knud Klems hyppige understregning af statens bevidste ophjælpning af hovedstadens søfart og skibsbygning. Blot altså her en understregning »for meget«, idet samtlige skibe i de danske riger og lande faktisk kunne få del i denne favorisering. Forfatterens forudfattede og meget traditionelle syn på forholdet mellem hovedstad og provins bestyrkes altså på et fejlagtigt grundlag.

Hvad værre er. En fejl som denne kunne let være rettet. For i årgang 1974 af Handels- og Søfartsmuseet årbog, hvori en af Knud Klems artikler, som nævnt, tillige blev bragt, findes en omhyggelig redegørelse for netop dette detailproblem. Det har undgået forfatterens opmærksomhed. Og hvad mere er. Efter gennemlæsning af de mange afsnit, hvori Henrik Gerner og skibsbyggerforordningen af 1776 er omtalt, undrer man sig unægtelig over, at der slet ikke henvises til *samme* årgang af *samme* årbog, hvori man vil finde en værdifuld artikel om præcis dette emne – blot altså ikke af Knud Klem. Hvis man går henvisninger i de foreliggende to bind nøjere efter, viser der sig imidlertid et mønster. Væsentlig og

relevant faglitteratur udkommet senere end 1960'ernes slutning er ikke medtaget, hvorimod der på en række mindre centrale felter spredt er henvist. Der mangler ethvert kendskab til en række arbejder af Ole Feldbæk, Benny Christensen, Ole Louis Frantzen, Erik Gøbel, Peter Uffe Meier m.fl. Dette alene mindsker i kraft af den indbyggede forældelse værdien af disse to bind.

Men man får også en mistanke om, at det faktum, at så megen senere litteratur ikke er påagtet, kan skyldes, at dette ville have forstyrret hele bogens sigte. Forfatteren ville uvægerligt have fået kildekritiske anfægtelser, og det ville vel have betydet, at arbejdet havde måttet gøres om fra grunden. Man kan have forståelse for, at dette ikke er sket, hvorimod det er mindre forståeligt, at disse to bind er blevet publiceret i den foreliggende form. Der skal ganske megen selvtillid til at negligere 10-15 års publicerede og lettilgængelige forskningsresultater. Selvtilliden har i dette tilfælde ikke været berettiget. Og man kan undre sig over andres tillidsfulde medvirken. En række hæderkronede fonde har bidraget til denne udgivelse i Handels- og Søfartsmuseets skriftrække tilsyneladende uden, at nogen kyndig person på noget tidspunkt har været indblandet. Og det har da medført beklagelige konsekvenser. Dels kunne en del af midlerne været brugt bedre al den stund væsentlige dele af Knud Klems manuskript forlængst forelå offentliggjort. Dels kan man ærgre sig over, at disse to bind vil spærre for fremkomsten af det »værk« om skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene, som man stadig har tilgode.

Anders Monrad Møller

TROELS FINK: Estruptidens politiske historie. I. Kampen mellem to ting 1875-85. II. Provisorietiden 1885-94. Odense Universitetsforlag, 1987. 315 + 306 s. 298 kr.

Der er saglig tyngde både hvad synspunkter og kildematerialet angår i denne over 600 sider store fremstilling af provisorietidens politiske historie. Det er ikke nogen letlæst tidshistorie, som kan bruges som første introduktion til perioden. En mængde generelle træk forudsættes bekendte, og selv om de to bind skrider frem kronologisk, har nogle af afsnittene mere karakter af nærstudier af bestemte sider af den politiske situation end af en flydende fremstilling.

Finks værk forstås bedre, når man kender dets forudsætninger. Bogens